Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena numeru 20 groszy

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:
kwartalnie . . . . 1,25 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Wydawca: Związek Lotników Polskich.
Redaktor: Pilot B. Ostrowski.
Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2.
Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik.
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Cena ogłoszeń:
1 strona 150 zł
1/2 strony 75 zł
1/3 strony 60 zł
1/4 strony 40 zł
1/8 strony 30 zł
1/16 strony 25 zł w tekście i na okładce 50% drożej

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.

Nr. 2 (19) | Poznań, dnia 1 lutego 1925 | Rok II



IX. Salon Paryski. Stoisko Farmana. Na pierszym planie płatowiec komunikacyjny „Jabiru" zaraz za nim wielki płatowiec bombardowy nocny. (Opisy w bieżącym numerze „Lotnika".) Na prawo za Farmanem stoisko „Latecoere" z niesamowitym (jako kształt) Lat. 16.

IX. Salon Paryski.

(Ciąg dalszy).

Chantiers Aero - Maritimes de la Seine (C. A. M. S) Zakłady budujące wodnopłatowce wystawiają typ 33. B. z dwoma silnikami Hispano-Suiza umieszczonymi pomiędzy skrzydłami jeden za drugim tj. pierwszy ze śmigłem ciągnącem i drugi z śmigłem pchającem. Przeznaczenie dla dłuższych podróży morskich wymaga odpowiedniego zabezpieczenia w karabiny maszynowe i bomby, oraz dobrego wyekwipowania, co jest w zupełności uwzględnione. Charakterystyka płatowca jest następująca: rozpiętość — 17,62 m; powierzchnia płatów — 92 m^2; ciężar w stanie gotowym do lotu — 4.100 kg.; szybkość na powierzchni morza 175 km/godz.; pułap 4.500 m.

Henri i Maurice Farman. Wystawia dwa całe płatowce i kadłub trzeciego. Pierwszy to znany „Jabiru" dwusilnikowy komunikacyjny, zwycięzca I nagrody w konkursie płatowców handlowych oraz Coupe Lamblin. Jest to półtorapłatowiec z 2 silnikami 400 KM Lorraine-Dietrich, z nadzwyczaj wygodnie urządzoną kabiną dla 9 pasażerów dla dłuższych podróży i z poważną szybkością, bo 208 km/godz. Pilot siedzący na „czole" płatowca ma doskonałe pole widzenia. Charakterystyka jego jest następująca: długość 13,68 m; rozpiętość — 19 m; powierzchnia nośna 90 m^2; ciężar w locie 5.200 kg; pułap — 4.250 m. Drugi to płatowiec wywiadowczy dwusiedzeniowy, półtorapłat o profilu i o kształtach prawie identycznych z „Jabiru" z silnikiem 500 KM. Farman i siedzeniami pilota i obserwatora urządzonemi bardzo wygodnie. Płatowiec ten jest zbudowany dla próby i może w dalszych studjach uledz pewnym zmianom, obecna charakterystyka jest następująca: długość — 10,5 m; rozpiętość — 15 m; ciężar użyteczny — 1000 kg; szybkość na wysokości 5.000 m. — 220 km/godz; pułap 7.000 m.

Prócz tego wystawiony jest kadłub nocnego krążownika powietrznego z 4-ema silnikami po 500 KM — Farman i ciężarem użytecznym **11.000 kg.** (co tu bomb!). Płatowiec ten próbuje obecnie francuskie ministerstwo wojny, a pojęcie o rozmiarach jego da nam rozpiętość — 35 m. i **powierzchnia nośna — 266 m^2.** w kadłubie, który wygląda jak „tramwaj" można swobodnie się przechadzać, a znajdują się tam przyrządy nawigacyjne, armatka, 7 karabinów maszynowych, amunicja, przyrządy do rzucania bomb, aparaty fotograficzne w liczbie 3 i kompletna duża stacja iskrowa. Szybkość kolosa tego jest nie wielka bo 165 km/godz. Obrazu dopełnia oświetlenie elektryczne, które, wobec odjęcia skrzydeł, daje złudzenie „tramwajowe" najzupełniejsze. Reflektor z przodu, w górę, w dół i całe serje lampek kolorowych.

Nieuport — Astra jest jedną z firm lotniczych, której stoisko należy do bardzo interesujących. Wystawia ona Nieuport - Delage — półtorapłatowiec typ 42 C$_2$, dwusiedzeniowy, pościgowy. Typ. 42 C$_2$, wynik długich doświadczeń tej firmy posiada silnik 450 KM. Hispano - Suiza z cylindrami ustawionemi w V. Płatowiec składa się z 2 części i to przedniej, do której należą: podstawy, silnika, podłużnice skrzydeł górnych, podwozie, słupki od osi podwozia do skrzydeł górnych i cała część płatowca do siedzenia pilota, i z części tylnej, którą tworzy kadłub (typu monocoque) ze sterami. Całość uwydatnia dążność do zachowania jak najczystszej aerodynamicznie linji, którą psuje jedynie niezbędne uzbrojenie i to 2 karabiny, strzelające przez śmigło dla pilota i 2 karabiny na wieżyczce dla obserwatora. Ponieważ płatowiec jest bardzo zwrotny może być uważanym jako zupełnie dobry, dwusiedzeniowy pościgowiec. Skrzydło górne podtrzymuje słupek w kształcie Y, którego dolna część przechodząc przez dolne skrzydło opiera się na podwoziu, które kształtem przypomina podwozie Bregueta XIV. Ciekawem jest śmigło konstrukcji Nieuport-Delage, które składa się z dwuch części, każda jako wycinek rury stalowej o dużej średnicy, zwężający się ku końcowi śmigła i tak obliczony, że w odpowiednich punktach daje potrzebny kąt natarcia. Obie części mają przy piaście silne zgrubienie, które wchodzi przy montażu w odpowiedni rowek głębokości około 4 cm. i szerokości około 5 cm, tak, że tylna i przednia część piasty po skręceniu zaciska silnie obie łopaty śmigła. Odkręcając śruby można regulować kąt natarcia łopat śmigła.

Prócz tego ustawiono tam typ starszy N. 1. D — 29 C. 1. i mały płatowiec kabinowy należący do towarzystwa komunikacyjnego C. Aé. F.

Stoisko zakładów tak dobrze znanych w Polsce jak **Blériot Aeronautique,** budujących znane „Spady" można było łatwo przeoczyć, ponieważ schowane było w jednej z bocznych galerji. Stoją tam trzy płatowce znanego kształtu Spad - Herbemont z kadłubami „monocoque" i z typowym słupkiem I łączącym skrzydło.

Spad 81 jest jednosiedzeniowym, bojowym, dwupłatowcem z silnikiem Hispano - Suiza 300 KM. Szybkością przy ziemi 250 km/godz. i na wysokości 7000 m. — 205 km/godz., wyposażonym w 2 karabiny maszynowe Vickers'a lub Darne.

Spad 61, jest zupełnie podobnym do poprzedniego, ale posiada silnik Lorraine — Dietrich 450 KM. Płatowiec ten ma metalową konstrukcję skrzydeł, ale na życzenie niektórych klijentów zamawiających Spady 61 dostarcza się je z skrzydłami o konstrukcji drewnianej. Szybkość jest nieco większą i wynosi 260 km/godz. przy ziemi, pułap przy pełnem bojowem obciążeniu 8.000 m. Wyekwipowanie składa się z 2 karabinów maszynowych, strzelających przez śmigło.

Spad 51 wyposażony w silnik „Jupiter", budowany przez zakłady Gnôme i Le Rhône na podstawie licencji jest podobno najlepiej osiągającym wysokość płatowcem świata. Pułap jego jest 10.000 m., szybkość na tej wysokości przekracza podobno 200 km/godz. Skrzydła górne są nieco cofnięte w tył, dolne są proste w odróżnieniu od poprzednich 81 i 61 i połączone jak w innych typach słupkiem o kształcie I. Przód wygląda okrągło wobec użycia chłodzonego powietrzem — gwiazdowego „Jupitera" w odróżnieniu od 81 i 61, które posiadają ciężkie silniki o wodnem chłodzeniu. Uzbrojenie składa

się z 4-ech karabinów maszynowych, z których 2 strzelają przez śmigło, a 2, umieszczone na górnem skrzydle strzelają poza obrębem działania śmigła. Charakterystyka ogólna jest następująca: długość — 9,47 m; powierzchnia nośna 26 m²; rozpiętość 9 m. 47 cm; waga własna — 791,5 kg; waga w locie 1,276,5 kg.

Niewiele przyciągającym dla oka jest stoisko **Caudrona,** na którem nie znać zupełnie postępu. Wszystkie płatowce wystawione na nim są typu znanego ogólnie. Dwa z ogólnej liczby czterech są to szkolne płatowce dwusiedzeniowe, trzeci jest C. 99 z silnikiem Hispano-Suiza 450 KM, dwusiedzeniowy wywiadowczy wyposażony w celu uzbrojenia w dwa karabiny maszynowe dla pilota i dwa połączone karabiny maszynowe dla obserwatora oraz trzeci karabin maszynowy, strzelający przez otwór w podłodze w tył. Charakterystyka ogólna jest następująca: długość — 9,7 m.; rozpiętość — 14 m.; powierzchnia nośna — 48 m.; waga w locie — 1,830 kg.; ciężar użyteczny — 400 kg.; szybkość nad ziemią — 200 klm. na godz.

Jedynym płatowcem o konstrukcji nowej, którego jednakże wystawia firma tylko przednią część kadłuba, a więc kabinę dla pasażerów jest C. 81 trzymotorowy płatowiec komunikacyjny. Wymiarów nigdzie dostać nie mogłem a jedyna wskazówka polegała na wywieszeniu dużego plakatu informującego, że podobny płatowiec wyleciał w listopadzie z Paryża do Moskwy przez Strasburg, Pragę, Warszawę, Wilno, Mińsk i Smoleńsk.

Młode zakłady lotnicze **E. Dewoitine,** które posiadają biura w Chatillon-sous-Bagneux, a fabrykę w Tuluzie, i które wysuwają się na czoło wszystkich konstruktorów lotniczych Francji wystawiają cztery płatowce, z których dwa typu D. I. C. I. są wojskowe, I. D. 7 — jest sportowy a czwarty i ostatni wielki płatowiec komunikacyjny.

D. I. C. I., którego ostatnio zamówiły różne państwa większą ilość, a między innemi Włochy 150 sztuk, jest jednosiedzeniowym, jednopłaszczyznowym bojowcem z skrzydłami o grubym profilu, zbudowanym całkowicie z metalu i wyposażonym w silnik Hispano-Suiza 300 KM lub francuski Bristol „Jupiter" (w tym wypadku znak typu jest D. 9. C. I.). Kadłub jest cały z metalu nawet pokrycie, skrzydła posiadają dwie podłużnice metalowe pokryte siecią żeberek aluminiowych, które wreszcie pokrywa blacha duraluminowa. Charakterystyka jego jest następująca: długość 7,5 m.; rozpiętość 11,5 m.; powierzchnia nośna 20 m²; ciężar użyteczny 220 klg.; ciężar w locie 1,240 kg; szybkość wznoszenia się na 5.000 m. 15 min. i 6 sek.; pułap 8.500 m.; szybkość lądowania 80 klm. na godz.

Płatowiec sportowy D. 7. jest typem, którego użył Barbot do lotu przez Kanał, ma tylko inny silnik 6-cio cylindrowy Vaslin 2000 cm³. 35 KM. Płatowiec ten posiada szybkość 150 klm. na godz., a cena pojedyńczo około 10.000 zł. w większych ilościach 6.000 zł.

Komunikacyjny płatowiec D. 14 jest wielkim jednosilnikowym z kabiną, podzieloną na trzy części, z których część przednia służy dla pomieszczenia bagaży część środkową zajmuje sześć foteli, a w części tylnej znajduje się umywalnia i... Płatowiec jest zbudowany z drzewa, na życzenie jednak budują go zakłady z metalu. Jako silnika używa się Lorraine-Dietrich 450 KM. „Salmson" 500 KM albo Hispano-Suiza 450 KM. Szybkość na wysokości 2.000 m. posiada płatowiec 180 klm. na godz., szybkość lądowania 78 km/godz.

Tow. lotnicze **Latecoere** zajmuje na tegorocznym Salonie dwa miejsca i to na większem wystawia typy Lat. 15 i Lat. 16, a na mniejszem Lat. 17, wszystko płatowce komunikacyjne o ile nie dołączymy do koniecznych cech płatowca komunikacyjnego ekonomiczności, bo żaden z tych płatowców na nazwę ekonomicznego nie zasługuje. Lat. 15 jest wyposażonym w dwa silniki Lorraine 220 KM, które są umocowane w dwóch przybudówkach po obu stronach kadłuba, a mojem zdaniem takie zgrupowanie trzech ciał oporu o najlepszych choćby linjach nie może odbijać się korzystnie na ogólnych zdolnościach prześlizgiwania się płatowca przez powietrze. W kabinie jest miejsce na 6 pasażerów (jeden na 74 KM.). Lat. 15 jest w konstrukcji kombinowanym z duraluminium (podłużnice skrzydła, konstrukcja kadłuba, pokrycie przodu kadłuba) z drzewa (żeberka skrzydeł) i z płótna (pokrycie skrzydeł i tylnej części kadłuba). Siedzenie pilota jest na czole płatowca i daje wrażenie dobrego widoku ku przodowi, gorszego na boki, ponieważ silnie wysunięte kadłuby silników zakrywają pole widzenia. Charakterystyka ogólna wyraża się w następujących cyfrach: długość — 11,84 m, rozpiętość — 18 m, powierzchnia nośna — 54 m², waga całkowita — 3,135 kg. waga użyteczna — 940 kg, szybkość największa — 180 klm. na godz., szybkość normalna 150 km/godz. W obronie płatowca należy podnieść fakt, że jak wszystkie tej firmy, jest przeznaczonym do przelotów z Francji przez Afrykę do Brazylji, a więc nieekonomiczność jego tłumaczyć można potrzebą wielkiego zapasu siły w razie walki z wichrami, które w tej okolicy podobno nie należą do rzadkości.

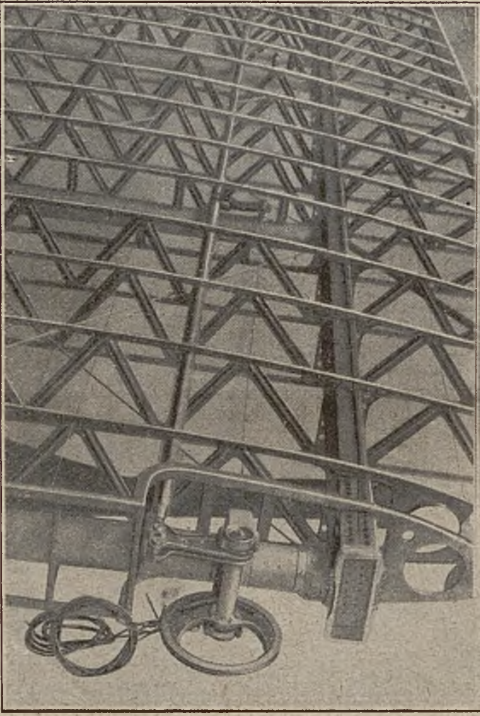
Lat. 16 jest jednopłatem pocztowym, o skrzydłach, których profil przy kadłubie osięga wprost potworną grubość, z silnikiem Lorraine 400 KM. i ciężarem użytecznym 350 kg. tj. 4 pasażerów lub odpowiednią ilość poczty. Płatowiec ten miał zapewnić komunikację Francja — Marokko w jednym dniu, niestety w zimowych miesiącach wykazał w praktyce za małą szybkość (160 klm. na godz.) i Tow. Latecoere zbudowało Lat. 17, który z zadania lepiej się wywiązuje. Lat. 16 jest wogóle cokolwiek dziwacznym i tak: siedzenie pilota jest prawie na silniku, a kabiny pasażerskie, których jest dwie są tak niewygodne, że doprawdy wątpliwem się staje, czy klijent mógłby cały dzień w nich wysiedzieć.

Lat. 17 jest jednopłatem pocztowym z silnikiem Renault 300 KM. Za silnikiem jest w górnej części kabina pilota, pod nią miejsce dla bagaży, w skrzydle miejsce na pocztę i za miejscem pilota wygodna kabina na 4 pasażerów. Szybkość 200 km godz. pozwala przypuszczać, że płatowiec odpowie zadaniu, dla którego spełnienia był skonstruowanym.

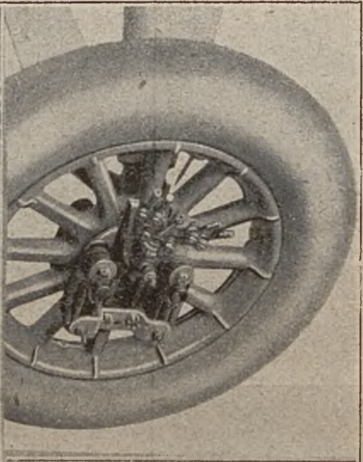
Zakłady **P. Levasseur,** które budowały dotychczas tylko hydropłaty wystawiają w tym roku płatowiec dwu-

siedzeniowy pościgowy morski. Płatowiec ten ze względu na niezmiernie proste, a zarazem oryginalne rozwiązanie kwestji startu i lądowania na specjalnie do tego przeznaczonym statku z nadpokładem, a równocześnie umożliwienia lądowania bez uszkodzenia, w razie wysadzenia silnika, na morzu, jest godzien specjalnej uwagi. Kształt zewnętrzny przypomina Breguet XIV. Jedyną zmianą byłoby podniesienie skrzydła dolnego, które umontowuje się w kadłub w $^1/_3$ od dołu. Wywołane jest to w tym celu by w czasie lądowania na wodzie, skrzydło nie zaczepiało o wodę. Samo lądowanie w razie konieczności odbywa się w następujący sposób. Podwozie odłącza pilot jednym pociągnięciem dźwigni od płatowca i ląduje „na hydro" (tego systemu używają czasami przypadkowo uczniowie w szkołach), ale w ostatniej chwili musi wyłączyć śmigło, które jest zasadniczo z duraluminium, konstrukcji Levasseur-Reed, a więc wody się nie boi i... siedzi. Motorówka lub inna wodna siła pociągowa może płatowiec doholować, czy do statku, czy też do brzegu, gdzie po wyciągnięciu i wstawieniu nowego podwozia może znowu startować. Dla osiągnięcia utrzymania się na wodzie bez szkody dolna część kadłuba ma odpowiednią formę i nie przepuszcza wody; silnik jest również odpowiednio ochroniony. Zapomniałem dodać, że podwozie zbudowane z drzewa i posiadające koło normalne utrzymuje się na powierzchni i w razie potrzeby można je odszukać. Francuzi mają zadużo pieniędzy, więc temi drobnostkami się nie interesują. Ogólna charakterystyka tego avion de chasse marin jest następująca: Silnik 450 Hispano-Suiza, długość — 8,8 m, rozpiętość — 12,4 m, powierzchnia nośna — 37 m², waga własna — 1.150 kg, materjały pędne — 300 kg. i ciężar użyteczny 350 kg.

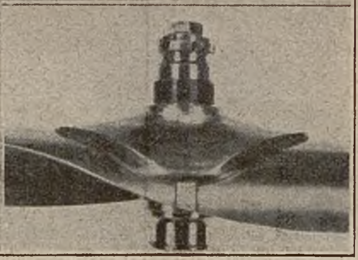
Że Holandja swemi Koolhovenami i Fokkerami zainteresowała wszystkich, a może wysunęła się do grupy państw o pierwszorzędnym przemyśle lotniczym, pisałem już raz opuszczając te stoiska. Teraz muszę zanotować, że i w dziale sportowym nie pozostaje ona w tyle i że firma **Pander** w Zonen koło Hagi wystawia najpiękniejszą maszynkę w całym Salonie (słowa nie moje) avionetkę sportową z trzech-cylindrowym silnikiem Anzani. Płatowiec wygląda zewnętrznie jak typowy jednopłat, ma skrzydła o bardzo ładnym profilu przymocowane do górnej części kadłuba formy kropli wody. Wypada jednak zaznaczyć, że szczegóły konstrukcyjne oraz dokładność i czystość wykonania wzbudza zasłużony podziw. Prawda, że avionetka Pandera nie jest tanią, ale zato nadzwyczaj lekką oraz posiadającą bezwątpienia wysoki współczynnik wytrzymałości (7½). Kadłub cały jest wykonany z drzewa. Konstrukcja jego opiera się na czterech podłużnicach otoczonych żebrami i pokrytych „dyktą". Skrzydła są całe z drzewa, podwozie z profilowych rur stalowych kształtu V. Skrzydła są przymocowane bolcami, a właściwie jednym bolcem kształtu U, co ułatwia odejmowanie ich. W najbliższej przyszłości podamy dokładny opis tej ciekawej avionetki obecnie ograniczę się do podania ogólnej charakterystyki: długość 4,95 m, rozpiętość 8 m, powierzchnia nośna 10,8 m², waga własna 175 kg, waga w locie 280 kg, silnik Anzani 30 KM, największa szybkość 130 km na godz., szybkość lądowania 40 klm. na godz.



Metalowa konstrukcja wewnętrzna skrzydła Breguet XIX.



Amortyzacja w piaście koła Bregueta XIX.



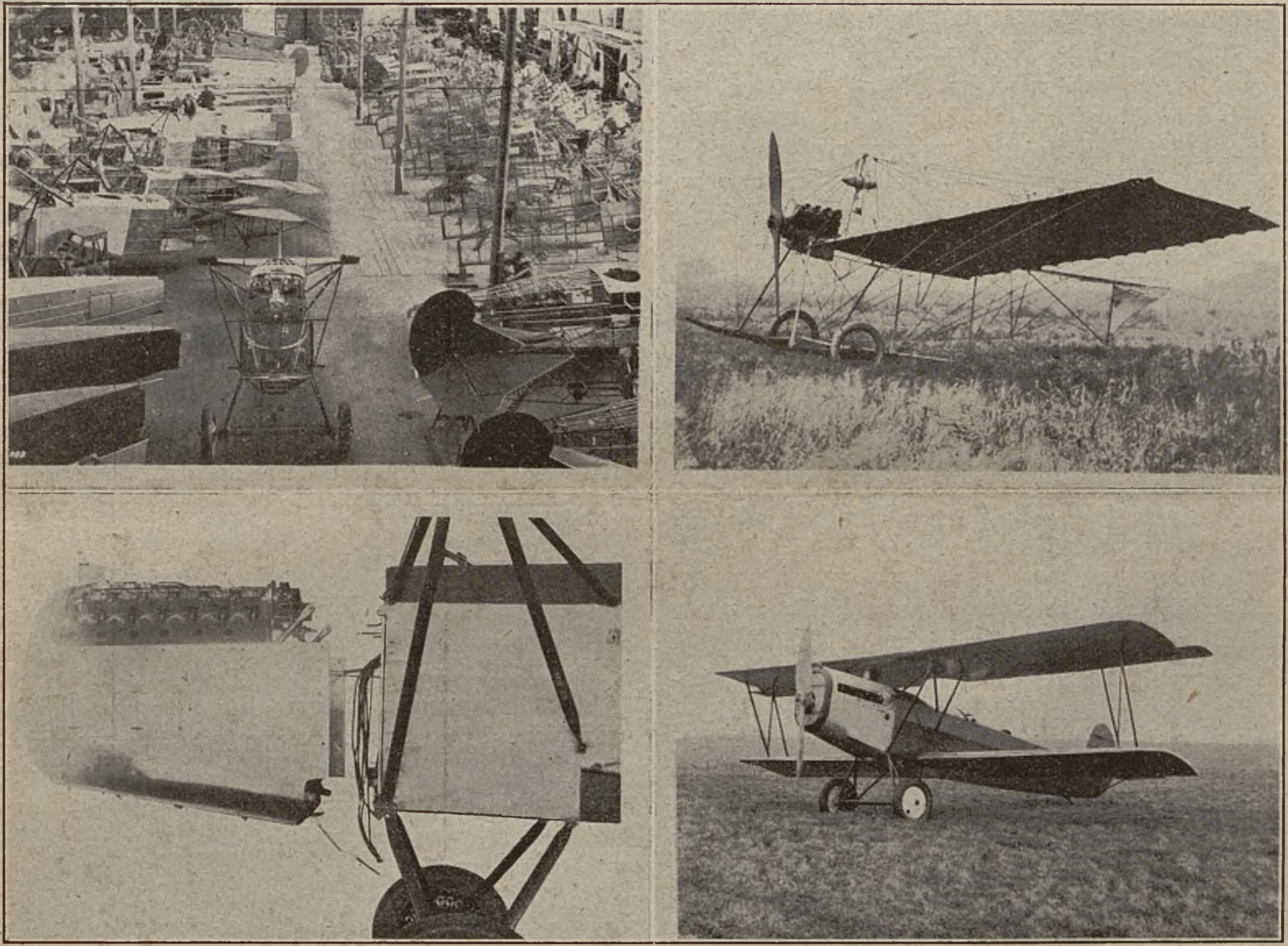
Śmigło stalowe Nieuport — Astra

Na stoisku **Societe D'Emboutissage et de Constructions Mecaniques** wystawione są trzy płatowce S. E. C. M. z czego dwa szkolne, nad któremi rozwodzić się nie będę bo nic ciekawego w sobie nie zawierają, oraz wielki płatowiec nocny bombardowy jednosilnikowy. Pozatem na stoisku jest jeszcze płatowiec Dewoitine D. I. C. I. budowany na zasadzie licencji przez S. E. C. M.

S. E. C. M. 12. B. N. 2. jest wyposażony w silnik Renault 600 KM. i cały jest zbudowany z rur, rurek i rureczek duraluminiowych. Konstrukcja kadłuba jest cała z rur duraluminiowych łączonych drutami i linkami. Cie-

kawą rzeczą do zanotowania jest fakt, że będący na miejscu przedstawiciel firmy oburzał się na wszelkie próby rysowania szczegółów konstrukcji (jedyny wypadek w Salonie), z chwilą gdy w drugim końcu Salonu można było dostać fotografje oraz przyjemniejszy fakt, że twierdził, iż żeberka do tego płatowca robią zwyczajne dziewczyny w ciągu 41 min. każde. Trzeba jednak temu wierzyć tylko na słowo, bo dostęp do tych zakładów jest bardzo utrudniony, pomimo, że wogóle francuzi chętnie swoje fabryki pokazują. Charakterystyka ogólna: długość 14 m, ciężar użyteczny 940 kg, waga ogólna 3,400 kg, najwyższa szybkość 200 klm. na godz., szybkość lądowania 80 klm. na godz., szybkość wznoszenia się 5000 m. w 45 min., zasięg 6 godz.

nieść się na inne miejsce. W razie wylądowania bez uszkodzeń może płatowiec taki szosą dojechać do najbliższego miasta, ten punkt ma znaczenie przy podróżach przez tereny małozamieszkałe. Wystawiony w Salonie T. 3. jest płatowcem normalnym, który oprócz silnika do zapędu śmigła posiada mały silnik cztero-cylindrowy chłodzony wodą, który służy do poruszania płatowca po ziemi za pośrednictwem kardanu, którego wał schodzi z kadłuba pionowo na oś podwozia, lub do rozruszania silnika lotniczego. W celu poruszania się po ziemi płatowiec składa skrzydła wzdłuż kadłuba i opuszcza podwozie drugie, przyczepione mniejwięcej w środku kadłuba. W locie podwozie to jest podniesione i schowane w kadłub. Oczywiście, że powyższe udo-



I. Zakłady Fokkera w Holandji. Montownia. II. Jeden z pierwszych Fokker'ów zbudowany w 1911 r. w Niemczech. III. Montaż silnika na 4 sworzniach (Fok. C. V). IV. Fokker C. V silnik Liberty 400 KM. Najnowszy dwusiedzeniowy płatowiec Fokkera.

Ostatnie stoisko płatowców to **Rene Tampier** zakłady inżyniera lotniczego, który już od kilku lat pracuje nad zbudowaniem płatowca automobilu tj. płatowca, którymby po złożeniu skrzydeł można było jeździć po ulicy. Celem powyższych usiłowań jest nietylko cel sportowy, a więc umożliwienie szerokim kołom korzystania z płatowców sportowych przy garażowaniu ich w mieście, ale i głębszy cel o zakroju wojskowym. Eskadra takich płatowców może z łatwością pod osłoną nocy lub mgły przenieść się na inne miejsce.

godnienia pociągają za sobą pewne straty specjalnie na szybkości. Płatowiec posiada silnik Hispano - Suiza 300 KM, a szybkość 170 klm. na godz.

W następnym numerze podam opis ważniejszych silników wystawionych, działu propagandy, komunikacji, części zapasowych, uzbrojenia i wyposażenia oraz ogólne wrażenie z wystawy. W następnych numerach organizację lotnictwa francuskiego specjalnie fabrykacji oraz opisy fabryk, które zwiedziłem. C. d. n.

Współczesne metody szkolne.

Sięgając myślą w czasy przedwojenne przypominam sobie taki obrazek: godzina 4 rano, niebo jeszcze purpurowe, słońca nie widać. Dalsza perspektywa lotniska, wierzchołek wieżyczki obserwacyjnej — w lekkiej mgle.

Senni mechanicy leniwie otwierają bramy hangarów i wyciągają brudne, zachlapane rycyną, połatane „półeczki". Pamiętacie, na takich wysokich, chudych „nogach". odrutowane jak pajęczyną.

Grupa „świeżych" uczni, w skórach, kaskach, okularach i innych odznakach „lotniczych" zbiła się nerwowo w oczekiwaniu instruktora.

Zjawia się nareszcie. Zły, niewyspany. Dopiero co rozstał się z wesołą kompanią.

Gramoli się na tylne siedzenie i przywołuje pierwszą ofiarę. „Siadaj". Blady i wzruszony delikwent włazi plącząc się w drutach na miejsce pilota. Aparat jednosterowy! Instruktor zaczyna objaśniać. Następnie krótkie „kontakt". Wark motoru i maszyna startuje.

Szybkość zawrotna — 50 — 60 klm. Jest czas orjentować się w sytuacji, i jeżeli uczeń ma trochę ducha sportsmena prędko opanowuje maszynę.

W razie omyłki — parę porządnych szturchańców instruktora z tyłu prędko naprowadza na właściwe tory. Kilka takich wspólnych lotów — i wylot samodzielny na prostej linji. Następnie koło, ósemka i lądowanie z wyłączonym silnikiem i t. p. Tak było za dobrych starych czasów.

Mniej więcej 2 lata przed wojną zaczyna wyłaniać się potrzeba opracowania specjalnego systemu szkolenia. Konstruktorzy, dążąc do powiększenia szybkości płatowca, jako niby głównego atutu równowagi, powiększali moc silnika i jednocześnie prowadzenie maszyny stawało się sztuką coraz to trudniejszą.

Przysposabiać ucznia do prowadzenia maszyny bojowej trzeba było już stopniowo, zaczynając od najprymitywniejszej i najlżejszej.

Doświadczenia podczas wojny światowej i po wojnie w licznych szkołach cywilnych i wojskowych, zachodnich wykazało już zupełnie wyraźnie potrzebę używania przy szkoleniu, aparatów ściśle odpowiadających stadjum jego umiejętności.

Opierając się na danych powyższych w dobie obecnej wszystkie bez wyjątku szkoły francuskie używają dla szkolenia co najmniej 3 typów, zupełnie odmiennych aparatów.

1. **Rulera**, dla nauczania obchodzenia się z silnikiem i sterami.

3. **Samolotu szkolnego** — aparatu dla początkujących, o podwójnym sterowaniu, do nauczania prowadzenia samolotu w locie, nabycia znajomości powietrza, oraz nabrania zaufania do maszyny w powietrzu i na ziemi przy starcie i lądowaniu.

3. **Samolotu szkolnego** — przejściowego, z podwójnym sterowaniem, przy pomocy, którego instruktor ma możność objaśniać uczniowi sposoby prowadzenia normalnego aparatu, bardzo zbliżonego do bojowego.

Rulery są to płatowce ze zredukowanemi płatami i ograniczoną ilością obrotów silnika.

Aparaty szkolne początkowe — dwupłaty o mocnej budowie, wzmocnionem i szerokiem podwoziu i stosunkowo niewielką szybkością.

Aparaty przejściowe — dwupłaty z podwoziem zbliżonem do normalnego i większą szybkością.

Jak widzimy z powyższego zestawienia dla szkolenia używa się wyłącznie dwupłatów, jako wymagających mniejszej subtelności w prowadzeniu.

Jednopłatowce służą tylko dla szkolenia pilotów myśliwskich.

Po przedstawieniu głównych zasad, któremi kieruje się obecnie metoda szkolenia pilota, pozwolimy sobie nieco głębiej i detaliczniej zanalizować tak aparaty jak i sposoby przygotowania z surowego materjału ludzkiego „asów" i „królów" powietrza.

Wyszkolenie powinno być — **najprędsze** i **najlepsze.** Osięgamy to stosując system omówiony wyżej.

Rozpoczynając naukę musimy dać uczniowi maszynę **pewną i łatwą.**

Doświadczenie uczy, że najmniejszy wypadek podczas nauki wywołuje u ucznia stratę koniecznego zaufania i opóźnia jego wyszkolenie o kilka tygodni.

Poglądu niektórych powag lotnictwa, że podobne „kraksy" wywołują u reszty uczniów, widzów pewne przygnębienie i demoralizację, absolutnie nie podzielamy.

Z osobistego doświadczenia możemy stwierdzić, że nawet śmiertelne wypadki nie przerywały dziennej programowej szkoły.

Uczeń podlegający demoralizacji nie będzie dobrym pilotem.

Inna rzecz co do autora „kraksy". Tu wchodzą w grę momenty psychologiczne bardzo skomplikowane.

Z drugiej strony musimy przyjąć jako zasadę — oszczędzanie życia ludzkiego i nie stawianie nigdy ucznia niepotrzebnie w sytuację niebezpieczną, i dla tego samolot szkolny powinien odpowiadać następującym zasadniczym warunkom:

1. Płatowiec dla początkującego musi latać **łatwo** (samolotów „samo-latających" niema), dawać największą pewność, by pozwolić uczniowi stopniowo orjentować się w powietrzu i zaznajamiać się z manewrowaniem w locie nie narażając się na zbytnie niebezpieczeństwo.

Nie należy zapominać, że najlepszy uczeń robi błędy, a przeciętny — robi ich bardzo dużo.

Aparat dla początkujących powinien je „markować" i zbytnio na nie nie reagować inaczej przestanie być maszyną szkolną.

2. Powinien zezwolić instruktorowi z całym bezpieczeństwem na wykazanie w drodze lotu uczniowi wszystkich jego błędów. Stąd wynika, że maszyna musi dać się stale czuć w ręku, reagować dobrze na stery i lekko wychodzić z pozycyj nienormalnych.

Musi posiadać prócz tego sterowanie podwójne z wyłącznikiem, aby instruktor w pewnych momentach

mógł odjąć nerwowo uczepionemu uczniowi władzę nad aparatem.

3. Mieć dobrą zdolność szybowania i być łatwym do lądowania, aby uczeń pozostawiony sobie czuł pewność i zaufanie i w razie defektu możność wylądowania, bez wielkiego niebezpieczeństwa, na każdym terenie.

4. Dobre własności szybowania potrzebne są szczególnie dla tego, żeby ośmielić ucznia do lotu o równowadze chwiejnej, oraz ze śmigłem stojącem i nauczyć odczuwać stratę szybkości (stan niebezpieczny dla wielu aparatów).

Bez znajomości lotu w równowadze chwiejnej niema dobrego pilotażu.

Lot ze śmigłem stojącem musi być studjowany tylko na doskonałych szybowcach. (Francuskie Min. Wojny zaproponowało por. Thoret organizowanie szkoły lotu szybowego na aparatach H. 14 (Hanriot)).

Całość wyżej przytoczonych przymiotów czyni z samolotu dla początkujących aparat, który ma w nich wyszkolić: zaufanie, giętkość i odruchy.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

inż. - pilot **Michał Bohatyreff.**

Konkurs szybowców.

Prace organizacyjne II. Konkursu Szybowców postępują naprzód. Obecnie wykańcza się opracowanie regulaminów poszczególnych komisji.

W dniu 22 stycznia odbyło się w Dyrekcji Poznańskiej K. Z. posiedzenie Komitetu Organizacyjnego, na którem obecni byli: p. prezes Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Dobrzycki, p. dyrektor Dziużyński, przewodniczący Komisji Technicznej Związku inż. pilot M. Bohatyreff, p. sekretarz Wasilewski i p. major pilot Szczudłowski. Następne posiedzenie w piątek 30 stycznia.

Uwadze konstruktorów i pilotów. Na II. Konkurs Szybowców już wyznaczono szereg nagród, a mianowicie:

1. Wielki puhar firmy „Winkelhausen".
2. Puhar srebrny firmy „Auto-Skład".
3. Trzy nagrody Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań na ogólną sumę 5000 zł i
4. Cenny puhar L. O. P. P. Województwa Poznańskiego.

Przewiduje się jeszcze napływ wielkiej ilości bardzo cennych nagród ze strony czynników rządowych i społeczeństwa.

Do dnia dzisiejszego zaszczycili nas przyjęciem godności członków Komitetu Honorowego Konkursu, następujące osoby:

P. Marszałek Senatu Trąmpczyński,
p. generał brygady Zagórski,
p. dyrektor departamentu Czapski,
p. Profesor Witoszyński.

Szczegółowy schemat organizacji oraz skład Komisji będą podane w następnych numerach „Lotnika".

Regulamin
II Wszechpolskiego Konkursu Szybowców.

Przepisy ogólne.

§ 1. **Związek Lotników Polskich** organizuje pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i opieką Ligi Obrony Powietrznej Państwa oraz najwybitniejszych obywateli „II Wszechpolski Konkurs Szybowców".

§ 2. Konkurs ma na celu:

a) zainteresowanie szerszego ogółu sprawami lotnictwa,
b) doświadczenia praktyczne nad płatowcami konstrukcji i wykonania krajowego,
c) wytrenowanie zastępu pilotów żaglowych,
d) osiągnięcie zachodnio-europejskich rekordów.

§ 3. Udział w Konkursie brać mogą wszyscy obywatele Państwa Polskiego.

§ 4. Pilot musi mieć nie mniej jak 18 lat. O ile jest niepełnoletni musi przedstawić do udziału w Konkursie pozwolenie od rodziców lub opiekunów.

§ 5. Do Konkursu dopuszcza się jedynie szybowce wykonane całkowicie w Polsce.

§ 6. O ile piloci lub szybowce nie odpowiadają warunkom §§ 3 i 4 znajduje zastosowanie § 19.

§ 7. Zgłoszenia udziału w Konkursie kierować należy do Związku Lotników Polskich, Komisji Technicznej, Poznań, Sieroca 2.

§ 8. Termin zgłoszeń upływa w dniu 1 kwietnia 1925 r.

§ 9. Do zgłoszenia należy załączyć:

a) rysunek szybowca w trzech rzutach, w podziałce 1 : 10,
b) szczegółowy opis ze wskazaniem: wymiarów, profilu skrzydeł, wagi całkowitej, obciążenia na m² powierzchni płatów,
c) imię, nazwisko, wiek i adres konstruktora i pilota.

Uwaga: W razie braku pilota, komisja techniczna stawia do dyspozycji konstruktora, pilota związkowego.

§ 10. Szybowce zgłoszone do konkursu podlegają na miejscu badaniom co do wytrzymałości ze strony Komisji Technicznej Związku L. P.

Do Konkursu dopuszczone zostaną jedynie płatowce wytrzymujące obciążenie statyczne skrzydeł minimum 150 kg.

§ 11. Badania szybowców odbędą się na miejscu Konkursu, tydzień przed oficjalnem otwarciem.

§ 12. Każdy szybowiec przyjęty i zarejestrowany do Konkursu otrzymuje specjalne poświadczenie i numer.

§ 13. Numer musi być wymalowany na pełnej szerokości skrzydeł i po obu ich stronach (zgóry i zdołu).

§ 14. Szybowce przyjęte poza Konkursem oznacza się literami.

§ 15. Podpisujący zgłoszenie będzie się liczył za właściciela szybowca i nagroda musi być wydawaną na jego ręce.

Ewentualne zastrzeżenia mogą być przyjęte pod uwagę.

§ 16. Uczestnicy konkursu otrzymają specjalne wskazówki co do transportu uczestników i aparatów.

§ 17. Teren konkursowy będzie oddany do dyspozycji uczestników 10 dni przed otwarciem oficjalnego konkursu. Czas ten przeznaczony jest wyłącznie dla treningu i próby maszyn.

§ 18. Z chwilą przybycia na terytorjum konkursu, każdy uczestnik podporządkowuje się bezwzględnie zarządzeniom i rozporządzeniom władz konkursowych.

§ 19. Wszystkie kwestje sporne, lub nie objęte regulaminem rozstrzyga Komisja organizacyjna.

§ 20. Uczestnicy konkursu obowiązani są zaopatrzyć się sami w przyrządy do startowania, jak linki, amortyzatory, koła, haki itp.

§ 21. Czas do startu oznacza Komisja Sportowa, tak samo i moment codziennego zamknięcia.

§ 22. Terytorjum Konkursu będzie otoczone wartą wojskową. Przebywanie osobom obcym zezwala się jedynie za przepustkami Komitetu Organizacyjnego.

§ 23. Komitet Organizacyjny przyjmuje na siebie zaopatrzenie uczestników Konkursu i personelu obsługującego w odpowiednie mieszkanie (internat) i wikt według norm wojskowych bezpłatnie. Przy zgłoszeniu udziału konkurenci powinni zaznaczyć czy reflektują na kwatery i wikt.

§ 24. Komitet Organizacyjny stawia do dyspozycji konkurentów warsztaty i materjały do reperacji szybowców bezpłatnie.

Nagrody:

§ 25. W celu chociażby częściowego wynagrodzenia wynalazców, konstruktorów i pilotów za poniesione trud i wydatki w czasie studjów i realizacji swoich projektów, będą wydane nagrody za osiągnięcie najlepszych wyników w czasie konkursu.

§ 26. Nagrodę otrzymują tak konstruktor jak i pilot.

§ 27. Nagrody przewidziano pieniężne i w postaci cennych przedmiotów, żetonów i dyplomów uznania.

§ 28. Wyznaczenie i rozdawanie nagród będzie należało do Sądu Konkursowego, złożonego z pięciu osób wskazanych przez Komisją Organizacyjną Konkursu i nie wchodzących pod żadnym warunkiem w skład konkurentów.

§ 29. Sąd Konkursowy wyznacza nagrody na podstawie materjału dostarczonego przez Komisję Sportową konkursu bezapelacyjnie.

§ 30. Rozdanie nagród nastąpi nie dalej jak za trzy dni po zamknięciu Konkursu, w uroczystej ceremonji, w najbliższem od miejsca Konkursu w mieście.

§ 31. Nagrody pozostałe stanowią własność Związku Lotników Polskich i mogą być użyte według uznania Zarządu Związku.

---

§ 32. Organizatorowie i służba, jacy by nie byli, nie są odpowiedzialni za wypadki wszelkiego rodzaju, które mogłyby się zdarzyć w ciągu Konkursu lub prób przygotowawczych wśród konkurentów lub osób postronnych.

§ 33. Fakt zgłoszenia oznacza całkowite przyjęcie powyższego regulaminu.

Za Komisję Organizacyjną:

(—) inż.-pilot **M. Bohatyreff.**

KRONIKA

ANGLJA.

Katastrofa lotnicza. 17 stycznia zanotowano dwa wypadki lotnicze. Pierwszy w Amman na Bristolu, na którym zabił się por. lotnictwa R. R. H. Bruce (Amman miejscowość w Palestynie). Druga katastrofa lotnicza zdarzyła się także na Bristolu w Izmailia, gdzie zabił się por. lotnictwa J. A. Mc. Laren, krewny sławnego pilota, który zeszłego roku próbował dokonać lotu naokoło ziemi.

Wystawa w Wembley. W czasie tegorocznej wystawy postanowiło Ministerstwo Lotnictwa urządzić dział lotniczy, wraz z sekcją propagandy. Prócz tego przez cały czas trwania wystawy postanowiono urządzić loty pasażerskie w wielkich samolotach komunikacyjnych, z lotniska w pobliżu Wembley dla odwiedzających wystawę. Bilet wstępu uprawniałby równocześnie do jednego lotu.

Publiczne roztrząsanie powodów wypadku lotniczego w Croydon. Angielski Podsekretarjat Stanu dla Spraw Lotnictwa zarządził publiczne posiedzenie Komisji dla zbadania przyczyn wypadku w Croydon. Jak poprzedni „Lotnik" doniósł wypadek powyższy miał miejsce na komunikacyjnym płatowcu G-EBB, należącym do Towarzystwa Żeglugi Powietrznej Imperial Airways w wigilję Bożego Narodzenia. Oczywiście celem powyższego zarządzenia jest wytłomaczenie szerszej publiczności, która prawdopodobnie wypadkiem jest zastraszona, dokładnych przyczyn i zapobieżenie temsamem spadkowi frekwencji na linjach lotniczych. Bądź co bądź jest to pierwszy wypadek lotniczy śmiertelny w lotnictwie komunikacyjnym na całym świecie, w chwili gdy wypadków kolejowych, automobilowych, w ciągu tych trzech lat było setki, a życie utraciło przy nich tysiące ludzi.

Samolotem do bieguna. Jeszcze jedną ekspedycję projektują tym razem Anglicy. Młody angielski wynalazca Grettir Algareson wraz z komandorem F. A. Worsley, który swego czasu brał udział w wyprawie Shakletona postanowił wybrać się do Bieguna. Proponują oni wyjechać w lecie b. r. i na żaglowcu dotrzeć w okolicy Spitzbergen tak daleko jak tylko lód pozwoli. Następnie mają zamiar utworzyć w tem miejscu rodzaj lotniska, z którego na specjalnie zbudowanym płatowcu, zaopatrzonym w narty i pływaki, mają zamiar próbować dotrzeć do Bieguna. Ciekawym do zanotowania jest fakt, że płatowiec, który ma być do tego użyty jest płatowcem sportowym.

Akcja lotnicza w Iraku. Eskadry, których Anglja używa do pomocy w tłumieniu powstania Wahabitów wykonały ostatnio bardzo udatny atak powietrzny na zdążające wielkie posiłki arabów. Cała kawalerja arabska tak jeźdźcy konni jak i na wielbłądach zdecydowali widocznie, że bezpieczniej im jest uciekać piechotą po pustyni i pozostawiali tak konie jak i wielbłądy bez opieki. Jeden ze znanych pilotów angielskich próbował przy tej okazji funkcji pastucha na samolocie. Starał się mianowicie, strasząc odpowiednio konie i wielbłądy pognać je w stronę stanowisk wojsk angielskich. Oczywiście biorąc pod uwagę odległość udało mu się to częściowo w dwuch dniach, ale większa część koni padła z braku paszy i wody. Tak to bywa na pustyni.

Fotografja zaćmienia słońca z płatowca. Obserwacji zaćmienia słońca przeszkadzają zwykle chmury. Grupa astronomów kanadyjskich zwróciła się do władz lotniczych z prośbą o pozwolenie dokonania zdjęcia zaćmienia z płatowców, które w razie chmur mogą wznieść się ponad nie. Zdjęcia powyższe udały się doskonale.

Sir Sefton Brancker jest chory. Dyrektor lotnictwa cywilnego angielskiego, który wybrał się, jak „Lotnik" donosił przez Warszawę do Indji samolotem D. H. 50, w celu zbadania warunków lotu, zachorował ciężko po przylocie do Kalkuty na febrę.

Oświetlenie lotnisk. Lotniska w Croydon, Lympne, Penshurst i Littlestone otrzymały nowe oświetlenie polegające na rozmieszczeniu, stale działających, czerwonych lamp, naokoło lotniska, które wskazują przestrzeń wolną od przeszkód.

Eksport i Import materjału lotniczego. Poniżej podajemy tabelkę eksportu i importu lotniczego za 1923 i 1924 r. Cyfry są podane w funtach angielskich.

	Import.		Export.		Exp. zwrotny.	
	1923.	1924.	1923.	1924.	1923.	1924.
	£	£	£	£	£	£
Styczeń . .	466	2,213	60,079	52,239	280	2,219
Luty	641	920	120,236	26,349	3,040	335
Marzec . .	589	11,381	71,945	34,113	689	509
Kwiecień .	8,508	373	167,757	56,998	462	6,014
Maj	845	3,426	55,427	125,138	728	4,162
Czerwiec .	1,433	1,219	141,381	87,629	1,410	2,115
Lipiec . . .	192	1,510	62,025	179,292	1,334	2,708
Sierpień . .	2,054	687	57,704	247,982	344	950
Wrzesień .	578	4,383	39,069	67,749	106	641
Październik	705	2,715	80,002	143,512	8,274	3,743
Listopad . .	1,246	2,349	55,001	100,505	250	1,007
Grudzień .	918	108	97,295	90,172	108	24
	18,175	31,284	1,007,699	1,211,678	17,025	24,427

A więc ogółem wyeksportowała Anglja w roku ubiegłym materjału lotniczego za 1,211,678 £ tj. około 30.290.000 zł. Ładna Suma.

FRANCJA.

Lot Pelletier d'Oisy. W ostatnim numerze „Lotnika" donosiliśmy o projektowanej ekspedycji w głąb Afryki do jeziora Czad.

Dwa samoloty typu Bleriot wyposażone w 4 silniki Hispano-Suiza 180 KM każdy, gotowe do lotu oczekiwały już od dłuższego czasu, na lotnisku w Buc, zmiany pogody, która jak i u nas, była bardzo mglistą.

Dopiero w niedzielę przed 2 tygodniami mgłę rozwiał lekki wietrzyk i dwa samoloty olbrzymy Roland-

Garros i Jean-Casale, tak je bowiem ochrzczono, wyciągnięto z hangarów. O godz. 11,30 wszystkie 8 silników były w ruchu i o godz. 11,39 pierwszy samolot Roland-Garros, prowadzony przez pilota Pelletiera d'Oisy, o którym „Lotnik" bardzo wiele już pisał i to o jego podróży z Paryża do Tokio. Zaraz za nim startował drugi olbrzym, prowadzony przez pułkownika Vuillemin. Samoloty mają po 4 ludzi załogi. Pierwszego etapu, którym miał być Perpignan nie zdołano osiągnąć z powodu bardzo złych warunków atmosferycznych. Obydwa samoloty wylądowały na wojskowem lotnisku w Avord. Mamy nadzieję, że w przyszłym numerze będziemy mogli donieść naszym czytelnikom, że dzielni lotnicy posunęli się znacznie na południe.

Konkurs szybowców. Konkurs szybowców, o którym „Lotnik" donosił odbędzie się w niedzielę 26 kwietnia. Następny konkurs odbędzie się 14 czerwca br.

Odpowiedzialność pilota. W październiku 1920 roku zabrał ze sobą pilot M. Leve pasażera, przy lądowaniu jednak uległ płatowiec wypadkowi, w czasie którego pilot odniósł ciężkie obrażenia, a pasażer zabił się. Rodzina pasażera wystąpiła na drodze sądowej ze skargą przeciwko pilotowi o zapłacenie 100,000 fr. Sąd po rozważeniu skargi, skargę oddalił i uwolnił od wszelkiej odpowiedzialności pilota, który według zdania sądu nie może odpowiadać za wypadek nieszczęśliwy.

Akustyczny wskaźnik szybkości. W ostatnich tygodniach dokonano we Francji nowego wynalazku z dziedziny lotnictwa, którym jest wskaźnik szybkości, w którego skład wchodzą dwa młynki umieszczone każdy na jednym końcu skrzydeł oraz membrany, które nosi pilot na uszach. Wskaźnik ten szybkości nie daje określenia szybkości w klm., lecz przez różnicę dźwięków wysyłanych przez młynki, a odbieranych przez membrany, daje pilotowi możność skonstatowania różnicy szybkości na końcu obu skrzydeł płatowca. Ma on służyć do zapobieżenia poślizgu na skrzydło i utraty szybkości, w chwili gdy płatowiec leci w gęstej mgle.

HISZPANJA.

Rekord szybkości. Porucznik pilot Jimenes Martin, mając za pasażera generała Soriano ustanowił hiszpański rekord szybkości przelatując przestrzeń Larache (w hiszpańskiem Marokko) — Madryd w czasie 4 godz. i 15 min. Do lotu tego użytym był płatowiec H. Potez z silnikiem Rolls-Royce 360 KM.

JAPONJA.

Linje powietrzne. Towarzystwo Lotnicze Nippon Aviation Co. otwiera regularną służbę lotniczą pomiędzy Osaka i Fukuoka, oraz Osaka i Tokjo. Do komunikacji mają służyć płatowce budowane w Japonji z silnikami 260 KM.

Rewizyta Japończyków. Dwuch pilotów japońskich wybiera się 1 maja przez Syberję, Francję do Anglji na płatowcach Breguet XIX. A. 2., zbudowanych w Japonji z silnikami Lorraine-Dietrich 400 KM. Na cele powyższej ekspedycji przeznaczył dziennik Asahi 120,000 yen.

NIEMCY.

Nowy dwumiejscowy jednopłatowiec sportowy. Niemieckie zakłady lotnicze „Caspar-Trawemünde Flugzeugwerke" wypuściły nowy samolot sportowy Caspar C. 17, jest to mały dwumiejscowy jednopłatowiec wyposażony w 30 konny silnik angielski A. B. C. typu „Scorpion" dane charakterystyczne są jak następuje: rozpiętość skrzydeł 12 m., szerokość tychże 130 m. przy końcu zwężają się do 1.08 m. forma ich jest trapezoidalną o grubym profilu; Skrzydła umieszczone u dołu kadłuba; Lotki 2 m. 25, długie 20 cm., szerokie nie skompensowane. Kadłub 5 m. długi skonstruowany z rur stalowych, stery umocowane normalnie. Wysokość płatowca 1.90 m., powierzchnia nośna 15.50 m., waga płatowca ogólna 325 kg. w tem ciężaru użytecznego 180 kg., obciążenie na m^2 21 kg. 500, szybkość maks. 110—120 klm. na godz., przy lądowaniu szybkość 50 — 55 klm. godz. 300 m. osięga w 2 min. 1000 m. w 122 min., pułap 3.500 m. Prototypu tego płatowca należy się dopatrywać w szybowcu inż. Ritter von Loessla, na którym pilot Mayer w Röhn osiągnął ładne wyniki. Temsamem widzimy pożyteczność lotów żaglowych dla późniejszej konstrukcji idealnego płatowca sportowego.

POLSKA.

„Radjo-Amator". Wyszedł z druku numer noworoczny „Radjo-Amatora". Pismo to wykazuje stałe postępy zarówno pod względem zewnętrzno-graficznym, jak i co do swej treści.

Na bogatą treść powyższego numeru składają się między innemi artykuły następujące: „Na marginesie przepisów wykonawczych do Ustawy z dnia 3. V. 1924. — S. Odyńca; „O rozchodzeniu się fal elektromagnetycznych" i „fading effect". — Dr. Hufnagla; „O nawijaniu cewek". — L. N. B.; „Dwa jednolampowe aparaty refleksowe". — J. Bagrynowskiego; „Wystawa radjowa w Berlinie". — Inż. Porębskiego; „O łączeniu cewek kondensatorów". — J. O.; „Przepisy manipulacyjne do rozporządzenia Min. Przem. Handlu w sprawie Radjo" i t. d. Zeszyt zakończony jest sprawozdaniami z działalności polskich radjoklubów, których obecnie jest już w Polsce około setki.

ROSJA.

Muzeum lotnicze. W ostatnich tygodniach otworzono w okolicy Leningradu w obecności władz republiki R. S. S. F. R. muzeum lotnicze, które ma być podobno największem w świecie. W muzeum tem mają się znajdować wszelkie płatowce, zaczynając od pierwszego zbudowanego przez rosyjskiego konstruktora Kestowicza w 1880 roku aż do ostatnich płatowców wybudowanych w 1924 roku. W sekcji hydropłatowców zbudowane jest podobno wielkie sztuczne jezioro pozwalające na próby lotu.

STANY ZJEDNOCZONE A PÓŁNOCNEJ.

Nowy płatowiec Remington - Burnelli. Zakłady lotnicze Remington - Burnelli Aircrat Corporation w Nowym Jorku próbują nowy płatowiec komunikacyjny o bardzo wielkich rozmiarach. Pierwszym płatowcem jaki te zakłady zbudowały był również wielki płatowiec ko-

munikacyjny R. B. I., który posiadał charakterystyczny kadłub o profilu skrzydła. Płatowiec ten miał kabinę obliczoną na 32 miejsca, a zabierając 25 pasażerów wykazywał doskonałe warunki lotu. Rozbił się on latem roku ubiegłego w czasie przymusowego lądowania w Staten-Island, przy którem strzaskał podwozie i dolne skrzydło. Dzięki bardzo solidnej konstrukcji wypadku z ludźmi nie było. Nowy płatowiec R. B. 2. posiada również olbrzymią kabinę szeroką na 4 m. 27 cm. i długą na 5 m. 50 cm. oraz kadłub tej samej formy co poprzedni. Przeznaczonym jest jednak do transportu towarów i kabina nie jest urządzoną dla pasażerów, choć w wypadku potrzeby nie trudno o stosowną zmianę. Silniki w liczbie dwóch umieszczone są w kadłubie tak, że się całe w nim chowają. Użyte są dla tego celu silniki starego już typu Galloway „Atlantic", które podobno odznaczają się nadzwyczajną regularnością. Każdy z tych silników waży 518 kg. i porusza śmigło ciągnące z szybkością 1.500 obrmin. Skrzydła o profilu U. S. A. 27. posiadają rozpiętość 25 m. 62 cm. i są zbudowane z lekkiego metalu, jak i cały płatowiec włącznie z pokryciem. Podłużnice typu skrzynkowego posiadają żeberka metalowe rozmieszczone co 2 metry.

Kadłub jest złożony z pewnej ilości skrzynkowych belkowań, złączonych podłużnicami tak, że wnętrze kabiny zostaje wolne. Powierzchnia nośna wynosi ogółem 141,65 m^2, powierzchnia lotek 11 m^2, ster wysokościowy oraz dwa stery kierunkowe są skompensowane. Waga samolotu R. B. 2. wynosi 4.280 kg., waga ogólna 7.066 kg., ciężar użyteczny 2.786 kg. Obciążenie na m^2. 50 kg., a obciążenie na KM. dochodzi do 6.8 kg. Maksymalna szybkość płatowca 115 klm. na godz., pułap 3.660 m.

Konkurs Hydropłatowców. 24 i 25 października 1925 r. ma się odbyć w Baltimore konkurs hydropłatowców o puhar J. Schneider'a. Francuskie pisma wyrażają wątpliwość czy będą jacykolwiek konkurenci z Europy.

WĘGRY.

Nowy płatowiec szkolny Feiro. Węgierska fabryka lotnicza Feigl i Rotter w Budapeszcie, która już swego czasu zbudowała 4-ro siedzeniowy jednopłatowiec komunikacyjny „Feiro I." wypuściła obecnie szkolny płatowiec Feiro „Dongo" o niezwykle ciekawej zewnętrznej budowie. Płatowiec ten dwusiedzeniowy z silnikiem rotacyjnym, posiada rozpiętość 11 m. i 50 cm., a szerokość zaledwie 68 cm. Płatowiec ten posiada z powyższego względu doskonałe pole widzenia, wielką równowagę i podobno wykazuje aerodynamicznie bardzo dobre zalety. Punkt czy też linja największego parcia na skrzydło przesuwa się przy ewolucjach bardzo mało. Dla lepszego zabezpieczenia płatowiec posiada bardzo silny baldachim, który wrazie przewrócenia się na plecy powinien wytrzymać silne uderzenie. Silnik rotacyjny, węgierskiej budowy posiada siłę 60 KM. Okazało się jednak, że o wiele właściwszym jest silnik 80 KM., który też dostatecznie zastosowano. Dwupłatowiec ten posiada słupki łączące skrzydła, po jednym z każdej strony kształtu X, wobec tego jednak, że przestrzeń między górnemi i dolnemi ramionami jest zapełnioną materjałem, dla nadania lepszych własności aerodynamicznych i wobec tego, że skrzydło dolne jest silnie cofnięte do tyłu, nabierają one raczej kształtu K. Lotkami zaopatrzone są tylko skrzydła górne, które są zupełnie proste, natomiast górne wygięte w V o 2°. Kadłub jest bardzo szeroki, tak że siedzenia konstruktora i ucznia znajdują się obok siebie, stery są wszystkie nieskompensowane. Silnik jest umocowany na konstrukcji z rur stalowych i odłączony od reszty płatowca płytą z materjału ogniotrwałego. Zbiornik benzyny znajduje się w baldachimie górnym. Podwozie kształtu V jest umocnione rurami stalowemi od brzegu dolnego kadłuba do środka osi. Prócz tego całe podwozie jest silnie wysunięte ku przodowi. Ogólna charakterystyka przedstawia się następująco: długość 6,20 m., rozpiętość górnego skrzydła 11,5 m., rozpiętość dolnego skrzydła 10,5 m., powierzchnia nośna 15 m^2., waga własna 450 kg., ciężar użyteczny 240 kg. Przy próbnym locie „Dongo" leciał z najmniejszą szybkością 75 klm. na godz., z największą 165 klm. na godz., szybkość wznoszenia się wykazał na wysokość 1000 m. 5 min. i 40 sekund.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

7.

Marek ze zdumieniem i niemą bezradnością wpatrywał się w zimno - obojętną twarz Lili. Była dlań prawie zawsze zagadką; w niewielu momentach życia wydawało mu się, że wreszcie ją zrozumiał; najczęściej mniemał, że wyczuwa ją instynktem, lecz nigdy dotąd nie był tak zbity z tropu jak dziś.

Ostatnie dni spędzone z nią razem wzbudziły w nim usypiane nakazem woli marzenia i do białości rozpaliły tłumione uczucia. Wydało mu się że ta długa rozłąka, przez którą przebyli oboje zacieśniła mocą narodzonej tęsknoty węzeł mający ich połączyć. Pozostał dziś zamiast odjechać do domu, by się upewnić o prawdziwości swych przypuszczeń. Był nieświadomie pewny, że wreszcie przybija po dniu burzliwym do cichej, pogodnej przystani, choć się wahał i denerwował, liczył, przeliczał, rozumował, porównywał. Choć głośno nie wymawiał rezultatu, przecie jednak całą duszą, całą mocą pragnień, całym żarem tęsknoty piekącej przygotowany był tylko na jedyne zakończenie.

Dla tego tylko został. Dla tego tylko tu przyszedł, by z ust jej usłyszeć: Tak!, którego mimo pozornej niepewności tak bardzo był pewny.

Nieśmiało wyobrażał sobie idąc tu jak się ona ucieszy, ujrzawszy go i zrozumiawszy, że dla niej, dla niej tylko pozostał.

Tchu mu brakowało, gdy naciskał dzwonek u drzwi. Serce łomotało mu, tentnice biły prawie boleśnie w całem ciele i... Spotkał się z jej wzrokiem zdziwionym wprawdzie, lecz nie oczarowanym.

— Pan nie pojechał?...

— Chciałem zostać z panią.

— To bardzo ładnie z pańskiej strony. Proszę — wskazała wejście do salonu.

I więcej nic. Odrazu wkradła się między nich ta złowróżbna, chłodna mgła dysonansu. Rozmowa rwała się, czepiając rozpaczliwie tematów szarych i obojętnych. Niespokojne palce biegały po stole, oczy spotykały na chwile, krótkie jak okruch wieczności i uciekały spłoszone własnym chłodem. Pustka i nuda huczała w cicho wymawianych słowach.

Marek usiłował rozmowę skierować na tory bliższe, lecz czuł zarazem, że coraz bardziej traci panowanie nad sobą i nad tem co mówi. Gdy Lili oświadczyła mu wreszcie, że czuje się źle i że ogarnęło ją pragnienie samotności poczuł, że niepokój jego przeradza się w rozpacz dławiącą.

Zerwał się w nim nagły bunt przeciw temu wszystkiemu. Nie, postokroć nie! Nie pozwoli już więcej posuwać sobą jak pionkiem po szachownicy jej kaprysów nieobliczalnych. Został tu na to, by usłyszeć od niej to, co stanowić ma o jego dalszem życiu i nie pozwoli zbyć się niczem. Musi, musi za wszelką cenę rozmówić się z nią i usłyszeć jej słowo stanowcze i nieodwołalne. To się musi stać dzisiaj.

Stanowczym, zdecydowanym ruchem zatrzymał ją, gdy chciała powstać na pożegnanie.

— Proszę pozwolić mi chwilę pozostać.

Uniosła brwi, okazując zdumienie.

— Czy pani istotnie jest cierpiąca?

— Nie, pragnęłabym jednak pozostać sama.

— Postaram się mówić jaknajzwięźlej, mówić jednak muszę. Dlatego tylko nie wyjechałem.

Prawie z niechęcią usiadła na dawnem miejscu.

— Słucham pana.

Marek uczuł dojmujący chłód tych dwuch wyrazów. Czuł już teraz, że cały gmach jego nadzieji, złudzeń, rachunków zachwiał się jakby się ziemia pod nim zatrzęsła. Rozumiał jednak, że już się cofnąć nie może, że musi teraz wypowiedzieć wszystko. Rozpaczliwy niepokój nagromadzony w jego piersiach pchał go wprzód. Chwilę się zastanowił, spoglądając w jej zimne, prawie nienawistne źrenice.

— Słucham pana — powtórzyła z ledwie dostrzegalną nutą zniecierpliwienia.

Silił się, żeby wreszcie rozpocząć. Cały zapas wyrażeń, podrażniony jej zniecierpliwieniem, rozwiał się w jego pamięci. Nie umiał poprostu znaleźć słów, by sklecić pierwsze zdanie. Jej zachowanie odebrało mu całą elokwencję i odwagę wyrażenia myśli.

Załamał ręce rozpaczliwie, niemal błagalnie spoglądając w jej oczy.

Odwróciła wzrok w stronę przeciwną. Drobne paluszki o wyszlifowanych paznokciach zabębniły po miękkim jedwabiu kanapy.

— Żałuję już niemal żem panią zatrzymał. Bodajbym nawet lepiej i nie zostawał dnia w tem przeklętem mieście. Odebrała mi pani w tej chwili całą zdolność mówienia i wypowiadania swych myśli. — A jednak muszę, muszę, o tem mówić co mnie dławi i pali, co mi spokój i rozsądek odbiera, bo już dłużej znieść tego stanu nie mogę.

Znów podniósł na nią wzrok niepewny, pytający. — Ta sama obojętność, bez cienia wzruszenia, bez cienia bodaj ciekawości.

— Pani wie ile lat już przecierpiałem i ile lat już czekam na to, by z ust pani usłyszeć to jedno słowo, które mi da życie, szczęście, świat mi otworzy i rozsłoneczni... Pani to wie, więc pocóż mam to powtarzać. Od lat całych nie zmieniłem się, od lat całych nie przestałem myśleć o tobie, Lili, ani na chwilę i od lat całych trawi mnie gorączka niepewności...

Milczała, słuchając jego słów, jak rzeczy dawno znanej i już tak mało zajmującej.

Marek ciągnął dalej, niepomny teraz na nic, nie dbający o nic, nawet o jej spokój kamienny. Szarpało nim nagromadzone uczucie, jak wezbrana powódź, która zerwała wszelkie tamy i szaleje, zalewając rozkołysaną falą wszystko co napotka po drodze. Zesunął się niemal z fotela, gotów klęknąć przed nią i żebrać, żebrać odrobiny uczucia. Głos mu drżał rozpaczą tłumioną.

— Lili, Lili, czyż w tobie niema iskierki serca? Czyż niema w tobie odrobiny ciepła? Czy ty nie widzisz co dzieje się ze mną i dokąd mnie to prowadzi? Czy zawsze każesz mi czekać i tęsknić nie mówiąc ani tak, ani nie? Czyż ty nie rozumiesz, że taka nadzieja, deptana i kopana na każdym kroku za lada kaprysem, za lada powiewem humoru, to stokroć gorsze niż najstraszliwsza prawda. Powiedz, że mnie nie kochasz powiedz, że mam iść precz i więcej przed oczy ci nie stawać, a może to lepsze będzie dla mnie i dla ciebie. Powiedzże wreszcie, nie oszczędzaj....

Milczała. Marek pochwycił jej ręce wstrząsając niemi jakby ją ze snu chciał zbudzić. Usiłowała mu je wyrwać z rozpalonych, silnych dłoni.

— Lili, odezwij się, odezwij się wreszcie. Powiedz mi co mam zrobić, powiedz, nie żałuj, Lili błagam cię jak o łaskę.

Uwolnił wreszcie jej ręce ze stalowego uścisku i osunął się na kolana, na jej kolanach opierając czoło.

Zapanowało długie milczenie. Słychać było tylko przyśpieszony oddech Markowych piersi. Na kolanach czuła gwałtowne tentno jego rozpalonych skroni. Położyła dłoń na jego głowie.

— Niech pan się uspokoi — odezwała się głosem łagodniejszym. — Musimy porozmawiać rozsądniej i spokojniej.

Podniósł się i usiadł w fotelu, utkwiwszy wzrok w deseniach dywanu. Twarz jego była zgaszona i jakby postarzała. Włosy osunięte na czoło i zwichrzone nadawały jej wyraz bardziej jeszcze zgnębiony.

— Czy można teraz mówić z panem spokojnie.

Skinął potakująco. Tak, mógł mówić, lub raczej słuchać spokojnie. Po gwałtownym wybuchu nastąpiła reakcja tępej obojętności.

— Czy pan wie jakie okoliczności mogą skłonić kobietę do wyjścia zamąż? — rozpoczęła pytaniem. — Są trzy okoliczności: miłość, konieczność i interes. Odpowiem panu krótko. Żadna z tych trzech okoliczności w tym wypadku nie zachodzi — ani konieczność, ani interes ani — miłość. Lubię pana, jak zawsze, lecz niestety nie kocham.

Było to powiedziane jasno, krótko i tak dobitnie, że aż brutalnie. Słowa jej padały nań jak na głaz w tej chwili. Znał je zanim je poznał i tylko jakiś sadyzm słuchowy domagał się ich usłyszenia. Jedynie brutalna jasność, z jaką zostały wypowiedziane zapiekła jeszcze resztkę stępionych cierpieniem nerwów.

Wstał automatycznie i skłonił się. Podała mu dłoń na pożegnanie. Krótki, zimny, jakby nieświadomy uścisk, bez słowa. Przed chwilą tak rozpalone jego ręce były jeszcze lodowato zimne.

Gdy się drzwi za nim zatrzasnęły, zrobiło jej się nagle żal tej brutalności, jaką tak bezlitośnie przyjęła wybuch jego wezbranych uczuć.

Poszła do pokoju ciotki. Pani Szumska leżała w łóżku, cierpiąca na jakieś bóle reumatyczne.

— Marek poszedł?

Lili potwierdziła skinieniem głowy, wyciągając się leniwie na niskiej kozetce. Milczały obie, każda oddana swoim myślom.

— Czemuż ty dziś taka ponura? — zagadnęła znów starsza dama.

— Znudzona jestem.

— Czem?

— A ot, wszystkiem...

— To źle, źle w twoim wieku. Ja byłam dawniej wszystkiemu rada. Bawiło, cieszyło mnie wszystko.

— A mnie nie. Nuda i głupstwo...

— Zamąż ci pora.

— Stara śpiewka. Za kogo?

Szumska ważyła chwilę słowa zanim się odezwała.

— Za Marka, chociażby.

Lili zaśmiała się cicho.

— Ja wiem, wybyście radzi wszyscy. Podoba wam się — miły, dobry, grzeczny, wykształcony i t. d. Słyszałam po tysiąc razy. Nawet mi się dziś znów oświadczył.

Starsza dama uniosła się na łokciu zaciekawiona.

— No i cóż?

— No i cóż. Kochałabym go może, gdyby on mnie trochę mniej kochał. Modlić się tylko do mnie potrafi.

Zapadło znów milczenie.

— To źle Lili, że tak mówisz. Ty jeszcze nie wiesz co to miłość.

— A nie wiem. Kochałam dotąd tylko raz naprawdę ale to był pies. Mój Orso, z tym przynajmniej nie było kłopotu. Szkoda że zdechł.

Roześmiały się obie i pogrążyły w książkach. Dopiero przy kolacji Lili sama podjęła na nowo tę kwestję.

— Swoją drogą zaostro się z nim obeszłam, szkoda mi go. Mimo wszystko, wie ciocia?... Et! żeby on chciał być inny.

Wstała i podeszła do telefonu.

— Hallo, hotel Europejski? — Proszę połączyć z panem Szarskim... Co? Wyjechał? Przed chwilą? — Szkoda. — dodała odkładając słuchawkę i zamyśliła się nad czemś.

Ciotka obserwowała ją z pod oka, uśmiechając się dyskretnie. (C. d. n.)

Od Redakcji.

W dzisiejszym numerze „Lotnika" znajduje się dalszy ciąg powieści p. Z. Marynowskiego „Ikar Zwycięzca", której ze względów technicznych w dwuch poprzednich numerach drukować nie mogliśmy. P. T. nowi prenumeratorzy mogą otrzymać początek powieści za przesłaniem 50 gr.

Do artykułu mojego w poprzednim numerze wkradł się zasadniczy błąd. W opisie Louis Breguet podaję płatowiec Breguet XIX a nie IX jak mylnie wydrukowano. Pozatem pod kliszą na str. 5 zamiast „Ferbok" należy czytać „Ferbois", w III. zamiast „dawniejszy" — dwumiejscowy i w IV. zamiast „Brequet" — „Breguet".

Odpowiedzi Redakcji.

Wobec licznie napływających zapytań otwieramy powyższy dział, w którym będziemy umieszczać odpowiedzi w sprawach dotyczących lotnictwa. Wszystkich P. T. Prenumeratorów i Czytelników prosimy o skierowywanie zapytań do Redakcji, Dział techniczno-informacyjny.

I. R. Poznań. W najbliższym czasie podamy do wiadomości.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

Czcionkami Drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.

BEZPŁATNY DODATEK DO „LOTNIKA“

BIULETYN
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Poznań, dnia 1 lutego 1925

Do Wszystkich Członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Województwie Poznańskiem!

Już rok minął od chwili, kiedy Zarząd Ligi Obrony Powietrznej Państwa zwrócił się z pierwszym apelem do Społeczeństwa.

Od tego czasu dużo już L. O. P. P. zdziałała. W naszem Województwie mamy około 50 tysięcy członków zorganizowanych w 202 Kołach i Kółkach.

Zebrano już 187.858,31 złotych. Niezależnie od składek członkowskich Sejmiki Powiatowe i rady miejskie wzgl. Magistrat uchwaliły składki na zakup

„Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej“.

Na ten cel zdeklarowano do dnia dzisiejszego przeszło 400 tysięcy złotych, a wkrótce ma wpłynąć jeszcze więcej.

Wielkopolska zajmuje obecnie drugie miejsce w organizacji L. O. P. P. Miejmy nadzieję, że w najbliższym czasie przy chętnej i ofiarnej pracy wysuniemy się na pierwszy plan i służyć będziemy mogli przykładem pozostałym 16 województwom.

Dla osiągnięcia jednak tego celu nie powinniśmy zaniedbywać swych obowiązków członkowskich.

Dziś, kiedy Liga przystępuje do realizacji swych zamierzeń do budowy fabryk, zakładania lotnisk, szkół pilotów i t. p. członkowie powinni nietylko uiszczać swe składki miesięczne, lecz dbać należy aby organizacja L. O. P. P. nie zanikała, aby zasilając stale Główną Kasę i zakładając coraz nowe Koła dała możność utrzymania przy życiu tych placówek, jakie już L. O. P. P. stworzyła i jakie stworzy w najbliższej przyszłości.

Zarządy Kół i Kółek Ligi składają się przeważnie z osób obarczonych pracą urzędową i nie mających możności poświęcić sprawom L. O. P. P. wiele czasu.

To też Członkowie wszyscy dbać powinni o to, aby Koło wzgl. Kółko, do którego należą werbowało coraz to liczniejsze zastępy ze wszystkich warstw społeczeństwa. Województwo Poznańskie ma blisko 2 miljony mieszkańców. Na te dwa miljony tylko 50 tysięcy należy do Ligi O. P. P. czyli jedna czterdziesta całej ludności. Jest to ilość bardzo nikła i tylko od dobrej woli członków Ligi, od Ich poczucia patrjotyzmu, od Ich chętnego i silnego poparcia rozwój Ligi Obrony Powietrznej Państwa zależy.

Do Nich więc, do wszystkich Członków L. O. P. P. zwracamy się z ponownym apelem.

Nie poprzestańcie na dotychczasowych wynikach, nie zaniechajcie żadnego środka, który by się mógł przyczynić do rozwoju L. O. P. P. a wówczas będziemy spokojni, że pól i strzech naszych, że mienia i dobytku naszego obroni przed wrogim najazdem

Polska Flota Powietrzna.

(—) Gen. broni Raszewski. (—) Wojewoda Bniński.
(—) X. Kardynał Dalbor, Prymas.
Sekr. Gen. (—) Wasilewski. Prezes (—) Dobrzycki.

Garść wrażeń ze Zjazdu delegatów L. O. P. P. w Warszawie.

Dzień 16-tego stycznia godz. 11,45 gromadzi delegatów Województwa Poznańskiego przy pociągu warszawskim skąd po wspólnym powitaniu pod przewodnictwem p. prezesa kolei inż. Dobrzyckiego udajemy się pośpiesznym do stolicy. Rano dnia 17-go spotykamy się powtórnie na dworcu w Warszawie i udajemy się już wspólnie na uroczyste nabożeństwo do katedry św. Jana. Wchodzimy do Świątyni Pańskiej, gdzie już zgromadzeni delegaci z całej Polski, zajmują miejsca przed głównym ołtarzem z którego za chwilę zacelebruje Mszę św. Ksiądz Kard. Kakowski. W stallach na przodzie widzimy dygnitarzy naszego Państwa; senatorów, ministrów, posłów, szefów resortów min., wojewodów, generałów, starostów i innych. Rozlega się dzwonek z zakrystji, Msza się rozpoczyna. Odzywają się organy, smugi kadzidła unoszą się nad głowami zebranych, zda się że wszyscy spowici w jedną całość wznoszą swe dusze ku Bogu, aby pozwolił im obradować godnie nad tak ważną sprawą Państwa, jaką jest sprawa Lotnictwa.

Poważna, skupiona chwila mija — msza skończona wychodzimy. Udajemy się do sali Dekerta w Ratuszu Miejskim. W olbrzymim hollu Zarząd wydaje karty wstępu, sprawdza listy uwierzytelniające, a potem wchodzimy do sali. Po paru minutach, gdy wszyscy są już zebrani wchodzą na salę adjutanci za niemi minister wojny gen. Sikorski. Wojskowy ukłon w stronę obecnych, parę słów zamienionych z przewodniczącym zebrania p. b. ministrem Kamińskim krótka chwila rozmowy z genera-

łami Hallerem, Rozwadowskim i Szefem Dep. IV. Żeg. Pow. gen. Zagórskim i już dzwonek zawiadamia zebranych, że obrady rozpoczęte. Od samego początku obrad daje się zauważyć bardzo poważny nastrój. Po przewodniczącym przemawia p. gen. Zagórski, mówi o lotnictwie, o konieczności jego rozbudowy, porusza punkt widzenia Państwa na L. O. P. P. Występuje szereg mówców, składa się sprawozdanie z działalności za rok ubiegły, w którym trzymają prym, podpułk. Grzędziński i dyr. Garczyński. Zaczynają się debaty nad zmianami punktów statutu, które należy naginać do życia społecznego. Przemawiają wice-marsz. Sejmu Osiecki, Wojewoda Sołtan, delegat z Wilna p. Zawisza, Del. Górn. Śląsk. i Lwowa, następnie w przemówieniu swoim p. Prezes Dobrzycki, delegat województwa Poznańskiego łączy poglądy. Zaczynają przedkładać wnioski org., które mają ustalić dalszy rozwój L. O. P. P. w myśl interesów Państwa. Wszystkie postulaty przeprowadzono. Godzina 11 wieczorem zebranie kończy się. Dalszy ciąg obrad naznacza się na 18-go godz. 12,30.

Drugi dzień pobytu naszego w Warszawie rozpoczyna się uroczystością poświęcenia samolotu Potez VIII, ofiarowanego L. O. P. P. przez Związek Pracowników Miejskich m. Warszawy. Obrzędu poświęcenia dokonał Ks. Kard. Kakowski w otoczeniu kleru. Z gen. byli obecni D-ca Armji Gen. Łucjan Żeligowski,Szef Dep. IV. ŻP. Generał Brygady Zagórski, tudzież wielu niższych i wyższych oficerów. Prócz wojskowości obecni byli przedstawiciele Sejmu i Senatu, Rządu, Władz Miejskich oraz tłumy publiczności. Po przemówieniach pp. Krókowskiego i Szwejcera samolot wzniósł się w powietrze. O godzinie 13,30 w sali Dekerta w Ratuszu wznowiono obrady. Szereg wniosków zostało przyjętych przez aklamację. Ustalono program na rok 1925. Z działu naukowego; postanowienie stworzenia Instytutu Aerodynamicznego, z szkolnictwa stworzenie cywilnych szkół pilotów zaś z działu ekonomicznego budowę fabryk samolotów i silników. Jednomyślność cechowała wszystkie postanowienia. Przystąpiono do wyboru, w których wybrano do Zarządu Głównego pp. Majr. Pietraszka, b. prez. ministr. Ponikowskiego, marszałka Osieckiego, prof. Witoszyńskiego, Generała Zaruskiego, p. Barylskiego, Senatora Januszewskiego, p. Płk. Grzędzińskiego, Dr. Vacquaret, Dr. Ostrowskiego, posła Marwega.

Komitet Poznański w osobach swych przedstawicieli postawił i przeprowadził cały szereg wniosków, które w najbliższym czasie zostaną podane do wiadomości publicznej w drodze okólników.

Piękne przemówienie b. min. Kamińskiego zakończyło o godzinie 7,10 obrady. Należy podkreślić to, iż obrady zjazdu nacechowane były powagą i głębokim zrozumieniem doniosłości zadania. Dominującą nutą był ten prawdziwie gorący patrjotyzm, to głębokie umiłowanie sprawy jakie cechuje nasz naród w chwilach, gdy chodzi o wysiłek ogólno Państwowy. O godzinie 11,35 po żmudnej, ale nadzwyczaj owocnej pracy dla Państwa unosił nas pociąg z powrotem do Poznania.

Delegat Komitetu Woj. Pozn. L. O. P. P.
Szczudłowski, major pil.

Sprawozdanie z działalności
Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu
za czas od 1. 8. 24. do 1. 1. 1925 roku.

Działalność propagandowa.

Umieszczono w prasie 28 artykułów propagandowych i 60 komunikatów, wydano 17 odezw, oraz 3 rodzaje plakatów, wygłoszono 136 propagandowych odczytów. Liczba obecnych osób 7.020. Zorganizowano 11 popularnych wieców. Wyznaczono szereg filji, w których się przyjmuje zapisy na członków, w Poznaniu, Bydgoszczy i innych miastach.

Rozesłano 68 tysięcy rozmaitych druków i szematów. Zrzucono 630 tysięcy ulotek propagandowych nad Poznaniem i na prowincji.

Wyświetla się w kinematografach w Poznaniu i na prowincji odezwę propagandową L. O. P. P. Wystawiono na IV. Targu Poznańskim Pawilon L. O. P. P. Urządzono w Poznaniu i na prowincji 4 bale i 16 zabaw na rzecz L. O. P. P. Zorganizowano przy Uniwersytecie Poznańskim następujące wykłady zalecone: Aeromechanika, Encyklopedja Aerodynamiki, Encyklopedja Lotnictwa, Aerofotografja z ćwiczeniami.

Działalność organizacyjna.

Ilość kół podlegających Kom. Woj.	
w m. Poznaniu . . .	98
na prowincji	136
razem . .	234
Ogólna ilość członków	
zarejestrowanych . . .	46.826
nie zarejestrowanych .	5.000
razem . .	51.826

Działalność finansowa.

W celu powiększenia wpływów na L.O.P.P. wydano bloczki rachunkowe do restauracji, hoteli, kawiarń i t. p. na mocy, których do każdego rachunku dopłaca się po pięć groszy.

Bloczki powyższe pomimo szeregu apeli i odezw nie mają powodzenia w Poznaniu, natomiast na prowincji dają pewien stały dochód, który rejestrują dane Koła.

W dalszym ciągu zawarto z Fabryką wódek i likierów w Śremie p. Beretkowski i Sk. umowę na mocy której powyższa Fabryka opodatkowała dobrowolnie swe wyroby i to od 1 litrowej butelki 7 groszy, a od 0,50 litra 3 gr.

Koło Bydgoskie wydało wycinanki lotnicze dla dzieci, które poza propagandą przynosić będą pewien zysk. Jednocześnie Koło Bydgoskie wydało specjalne znaczki — nalepki na listy, kwity i rachunki po 2, 3 i więcej groszy.

Sprawozdanie Kasowe.

Obliczenie dochodów i rozchodów za czas od 1. V. 1924. do 31. XII. 1924.

Dochód	zł gr	Wydatki	zł gr
Saldo pozostałe z obliczenia za czas od I. VIII. 23. do 3. 6. 1924 roku	10.093,21		
Wpłyn. w mies. maju	5.132,23	Wyd. w mies. maju	311,67
„ czerwcu	7.182,88	„ czerwcu	8 733,34
„ lipcu	7.791,53	„ lipcu	1.319,70
„ sierpniu	3.133,04	„ sierpniu	1.625,60
„ wrześniu	3.387,50	„ wrześniu	8.105,06
„ październiku	33 864,28	„ październiku	6.170,85
„ listopadzie	39.249,12	„ listopadzie	13.839,55
„ grudniu	10.773,09	„ grudniu	12.578,14
Z tygodnia Lotnicz.	68 045,43		
		Saldo	135 948,40
Razem	188.632,31		188.632,31

Saldo złotych	135.948,40
Pożyczki i wydatki zwrotne	27.075,--
czyli saldo uzupełnione sumami zwrotnemi	163.023,40 złotych
Koszta administracji, kancelarji, propagandy i wydawnictw wynosiły	25.608,91 zł
w tem organizacja Tygodnia Lotniczego i dni lotn.	8.136,— zł
pozostaje	17.472.91 zł

Jako rzeczywiste koszta bieżące Kom. L. O. P. P. Województwa Poznańskiego co czyni od całkowitej sumy wpływów 9.3%, podczas kiedy pobory urzędników renumeracje i t. p. wynoszą 3.068 zł na 8 miesięcy czyli miesięcznie 383.50 zł.

Wyszczególnienie wydatków.

Propaganda:		
płatni prelegenci, płatne artykuły, broszury, plakaty, reklama, podróże służbowe, Tydzień L. O. P. P., Dnie L. O. P. P., Popisy Lotnicze, Loty propagandowe, Akademje, latarnie projekcyjne przezrocza, filmy, wydawnictwa propagandowe i t. p.		8 158,02 zł
Kancelarja:		
urządzenia biurowe, przybory kancelaryjne, telefony, portorja, mapy, czasopisma, materjał do odczytów, druki, statuty i t. p.		3 305,43 zł
Administracja:		
pobory urzędników, renumeracje sił pomocniczych		3 068,— zł
Wydatki zwrotne:		
a) odznaki, legitymacje dla Kół i Kółek i t. p.	3 575,— zł	
b) Pożyczka Fabryce Samolot,	23 000,— zł	
c) Pożyczka Tow. Komunik. Powietrznej	500,— zł	27 075,— zł
Koszta Tygodnia Lotniczego (materjał propagandowy)		8 136,— zł
Bibljoteka Lotnicza		1 000,— zł
Zapomoga dla Szkoły Lotniczej		500,— zł
Dział wydawnictw naukowych L. O. P. P.		1 000,— zł
Zwrot kosztów delegatom na Walne Zebranie L. O. P. P. w Poznaniu		441,44 zł

Program pracy dla wszystkich Kół i Kółek Województwa Poznańskiego.

A. Prace administracyjne:

1. Ujednolicenie sprawozdań Kół i Kółek na przepisanych przez Zarząd Główny szematach w terminach kwartalnych.
2. Prowadzenie książek kasowych podług przepisów ustalonych przez Zarząd Główny.
3. Przekazywanie wpływów Kół i Kółek do Komitetu Wojewódzkiego.

B. Prace propagandowe:

1. Zakładanie nowych Kół i Kółek.
2. Urządzanie odczytów ogólnych miejscowemi siłami.
3. Urządzanie odczytów i pogadanek dla młodzieży szkolnej wraz z demonstracjami przezroczy i modeli, miejscowymi siłami i środkami.
4. Urządzanie odczytów ogólnych przy pomocy prelegentów Komitetu Wojewódzkiego.

Postanowiono zwrócić się do szkół średnich przez Kuratorjum Szkolne w celu wprowadzenia w klasach wyższych popularno-przygotowawczych wykładów, które za osobnem wynagrodzeniem mają objąć pp. Prof. fizyki. W najbliższym czasie Komitet Wojewódzki przystąpi do zakładania po całym województwie szeregu lotnisk plan których już opracowano w porozumieniu ze Sztabem Generalnym.

Jednocześnie na wniosek Koła Bydgoskiego za zgodą Zarządu Głównego w Warszawie, Komitet Wojewódzki rozsyła do wszystkich Kół i Kółek L. O. P. P. specjalne kwitarjusze na zebranie składek na Pierwszą Wielkopolską Eskadrę L. O. P. P.

Uchwały powzięte na Nadzwyczajnym Ogólnym Zgromadzeniu Komitetu Wojewódzkiego w dniach 11 i 12 października 1924 r. w Poznaniu.

1. Zarząd Główny L. O. P. P. ma się zwrócić do p. Ministra Oświaty, z wnioskiem o wyznaczenie jednej godziny tygodniowo na fakultywne wykłady lotnicze we wszystkich gimnazjach humanistycznych i matematyczno-fizycznych, L. O. P. P. ze swej strony bierze na siebie koszta tych wykładów na przeciąg jednego roku szkolnego.
2. Komitet wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu ma rozpocząć pracę realną zbierając składki przeznaczone specjalnie na zakup „Pierwszej Wielkopolskiej Eskadry L. O. P. P."
3. Za zgodą Zarządu Głównego Komitety Wojewódzkie mają prawo obejmować protektorat nad towarzystwami prywatnemi przemysłu lotniczego i komunikacji powietrznej, które już egzystują lub mają być założone. W wypadku objęcia takiego protektoratu Zarząd Główny ma wyjednać u Rządu pierwszeństwo w udzieleniu koncesji.
4. Zarząd Główny roześle do wszystkich Komitetów Wojewódzkich ankietę z zapytaniem jaką kwotę dany Komitet potrzebuje na własną administrację, jaką kwotę przeznaczyć można na propagandę w swoim Województwie i jak wysokie są wpływy miesięczne.
5. Zarząd Główny roześle do wszystkich Komitetów wzory przepisowych raportów, na których w terminach kwartalnych mają być przesyłane sprawozdania z działalności Kół i Kółek Ligi w następującym porządku. Każde Kółko prześle do swego przełożonego Koła na 15 ostatniego miesiąca danego kwartału dokładne sprawozdanie według ogólnego obowiązującego szematu. Koła opracują na mocy nadsyłanych raportów odpowiednie sprawozdanie w 3 egzemplarzach i nadeślą je do Komitetu Wojewódzkiego na 25 każdego ostatniego miesiąca danego kwartału. Komitety Wojewódzkie nakoniec mają przesłać na 1. każdego pierwszego miesiąca nowego kwartału szczegółowy raport ze swej działalności w 2 egzemplarzach do Zarządu Głównego i po jednym takim samym raporcie do wiadomości do innych Komitetów Wojewódzkich.
6. Wyznaczanie wszelkich nadzwyczajnych składek przez Komitet Wojewódzki może nastąpić jedynie za uprzednią zgodą Zarządu Głównego.
7. Zarząd Główny ma uzupełnić Statut L. O. P. P. wzgl. jeden z jego paragrafów dotyczących składek członkowskich w myśl uchwały zebrania t. j. wyznaczając dla studentów szkół wyższych, uczennic i uczniów szkół średnich i niższych, wojskowych do rangi oficera wyłącznie, robotników i rzemieślników niesamodzielnych, składkę kwartalną w wysokości 50 groszy.
8. Organizacja Kół wojewódzkich ma być przeprowadzona podług zawodów i terenów. Organizacja powiatów ma być skoncentrowana w Kołach Powiatowych. Wszelkie organizacje fachowe znajdujące się na terenie danego powiatu mogą tworzyć swoje koła, podlegające jednakże Zarządowi Koła Powiatowego, który ma składać się z przedstawicieli wszystkich Kół i Kółek ze Starostą wzgl. wybranym przez ogólne Zgromadzenie Powiatowe — przewodniczącym na czele.
9. Zarząd Główny ma zwrócić się do Ministerjum Oświaty z wnioskiem, aby kuratorowie zwrócili się do odnośnych Komitetów Wojewódzkich w celu opracowania programu propagandy w szkołach powszechnych.

10. Zarząd Główny ma zwrócić się do Rządu z wnioskiem o stałe informowanie Zarządu Głównego L. O. P. P. o stanie rozwoju przemysłu lotniczego i komunikacji Powietrznej w Polsce. Zarząd Główny ma rozsyłać te informacje w terminach miesięcznych do wszystkich Komitetów Wojewódzkich.
11. Zarząd Główny wyjedna u Rządu by wnioski L. O. P. P. o koncesje dochodowe, przyznanie ulg i t. p. były w pierwszym względzie uwzględniane.
12. Dotychczasowy Zarząd Główny L. O. P. P. w Poznaniu zostaje nadal jako rada nadzorcza, wydział wykonawczy z prezesem Dyrekcji koleji B. Dobrzyckim na czele, zostaje wybranym jako Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu.

Sprawozdanie roczne

z działalności sekretarjatu L. O. P. P. koła miasta Poznania za czas od 7. 12. 23. do 31. 12. 1924 r.

Stan członków.

Obecny stan koła naszego wynosi 98 kółek, do których przynależy 6155 członków, podzielonych na kategorje i to:

Wpierających	Dożywotnich	Założycieli	Rzeczywistych	Nadzwyczajnych	Razem
1	4	70	2 225	3 855	6 155

Stan kasy.

Dochód od 7. 12. 23. do 31. 12. 1924 r. . . .	41 809,76 zł
Rozchód „ „ „ „ „ . . .	3 251,51 „
pozostaje Saldo: . .	38 558,25 „

Wyszczególnienie dochodów.

Wpisowe i składki od członków	8 609,97 „
Dobrowolne datki	7 409,69 „
Ze sprzedaży oznak i książek	1 153,05 „
„ „ nalepek	1 170,90 „
„ „ bloczków	1 114,55 „
Z urządzonych imprez, koncertów i t. d. .	22 351,60 „
	41 809,76 „

Wyszczególnienie rozchodów.

Wydatki kancelaryjne, portorja i t. p. .	63,16 „
„ na propagandę	1 044,16 „
„ zwrotne za oznaki i książki . .	755,25 „
„ na urządzenie imprez	1 392,54 „
	3 251,51 „

Sumę powyższą ulokowano.

Zakupiono 1600 bonów złotych pożyczki miasta Poznania	1 472,95 „
Na książce kontowej za oprocentowaniem w Banku Poznańskim, z których korzysta na dogodnych warunkach firma Samolot w Ławicy	30 000,00 „
Na książce kontowej za oprocentowaniem w Banku miasta Poznania	7 024,54 „
W kasie podręcznej gotówki	60,76 „
	38 558,25 „

W roku sprawozdawczym odbyły się:

1 zebranie konstytucyjne, 1 nadzwyczajne walne, 6 plenarnych, 3 informacyjne, 1 w sprawie wydziału bloczków, 4 komisje tygodnia propagandy i 3 rewizje kasy i ksiąg.

Pozatem urządzono:

3 wiece manifestacyjne, 5 koncertów, 3 kwesty uliczne, 2 przedstawienia magiczne, 6 imprez, oraz tydzień propagandy od 5. do 12. 10. 24. Wygłoszono bezpłatnie 26 odczytów w Towarzystwach, rozlepiono 2 tysiące plakatów, rozdano 5000 odezw, 1 tysiąc broszurek „Apel", rozrzucono 250 tysięcy ulotek propagandowych, rozesłano 1500 odezw o dobrowolne datki i 1600 pism do Towarzystw, cechów, banków, szkół, fabryk, i t. p. o. zakładanie kółek; rozdzielono częściowo za opłatą lub w komis 463 bloczków 108 właścicielom lokali i domów, trzymających z nimi kontakt celem dalszego wydziału; pozatem wydzielono 10 tysięcy ulotek do 110 przedsiębiorstw jak księgarń i składów,które posiadają pakownie, z prośbą o załączenie ulotek przy sprzedaży towarów. Umieszczono w prasie 16 artykułów propagandowych i 62 komunikatów.

Sekretarjat pracuje w dalszym ciągu w kierunku zorganizowania obywateli miasta Poznania, a celem jego jest, ażeby miasto Poznań stało się wzorem dla całej Rzeczypospolitej, a przy dobrej woli i współpracy wszystkich członków i zarządów poszczególnych kółek cel ten osiągniemy.

„Tak nam dopomóż Bóg!"

Poznań, dnia 31 grudnia 1924 r.

Komitet L. O. P. P. Koła m. Poznań.

Komunikat

Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu podaje do wiadomości wszystkich członków, iż w najbliższych dniach Zarządy Kół i Kółek otrzymają Okólnik Komitetu, zawierający roczne sprawozdanie z działalności L. O. P. P. w Województwie Poznańskiem, oraz uchwały powzięte na Walnem Zebraniu L. O. P. P. w Warszawie.

Zarządy Kół i Kółek mają zwołać Nadzwyczajne Walne zebranie w obrębie swej działalności, na którem mają być odczytane powyższe uchwały i sprawozdanie, oraz ma być opracowany program działalności organizacyjnej danego Koła wzgl. Kółka.

Komitet Wojewódzki komunikuje dalej, iż w Biuletynie swym będzie umieszczał sprawozdania z działalności miesięcznej Kół i Kółek i prosi w tym celu o nadsyłanie informacji przed 20 każdego miesiąca do Dyrekcji Kolei w Poznaniu pok. 37 — Sekretarjat Generalny L. O. P. P. Wojew. Poznań.

Biuletyn będzie zawierał ponadto dział korespondencyjny z członkami L. O. P. P. Wszelką korespondencję do tego działu prosimy również skierowywać do Generalnego Sekretarjatu.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Poznań

(—) Wasilewski — Sekretarz Generalny. **(—) Dobrzycki** — Prezes.

Wydawca: L. O. P. P. Kom. Woj. Poznań. **Redaktor:** B. Ostrowski. — Czcionkami Drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.